Dodatek wyborczy 1. XI. 1922 CENA 80 MKP.

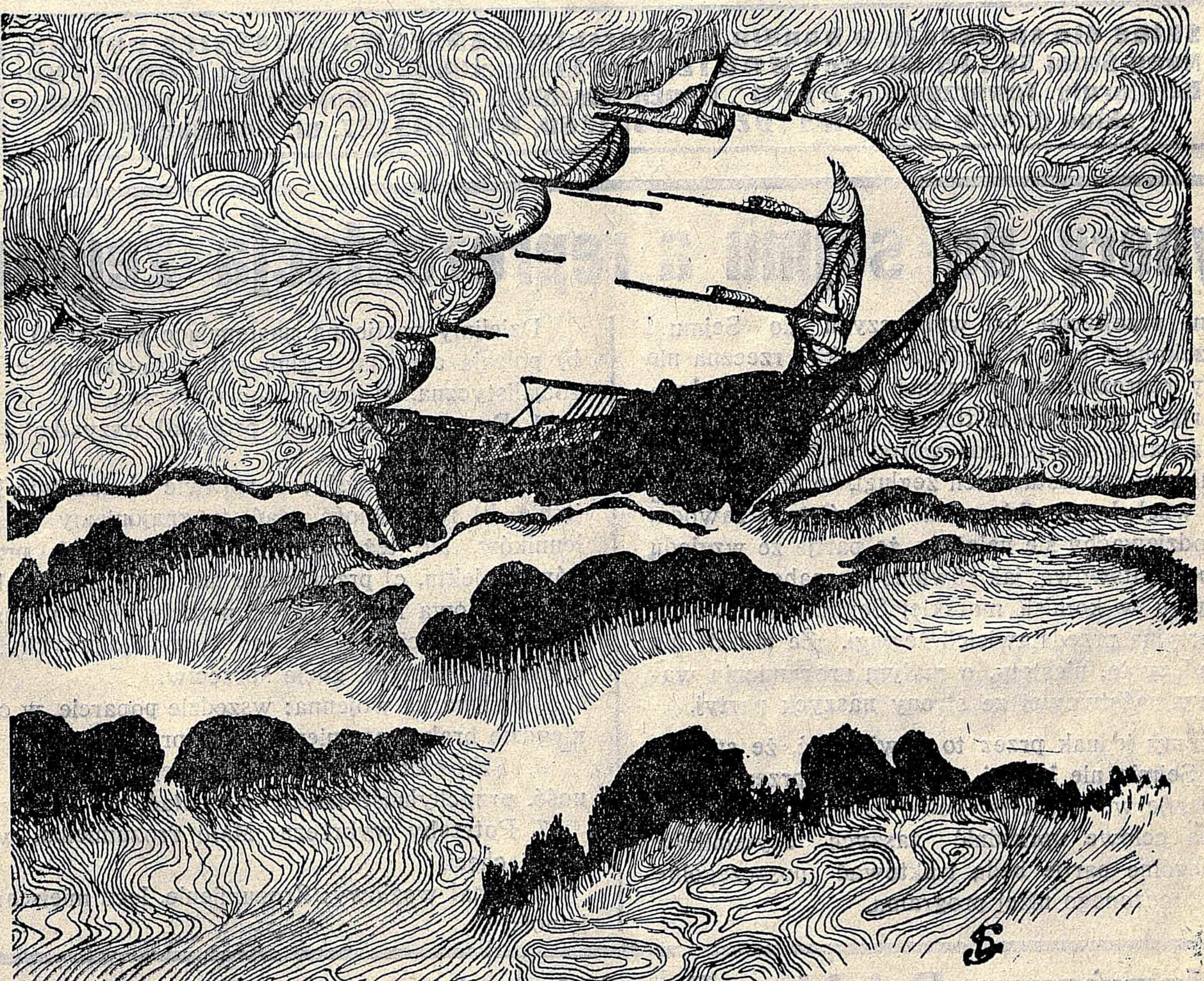
Konto czekowe P. K. O. Warszawa 170044

ŻEGLARZ POLSKI

czasopismo miesięczne

Le navigateur polonais The Polish sailor

poświęcone sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej



Dodatek wyborczy „Żeglarza Polskiego“.

Rok wydania pierwszy. Nr. 11. Listopad 1922.

Redakcja i administracja: Gdańsk, Brotbänkengasse nr. 14
Filja polska: Tczew, ulica Hallera nr. 17

Przedpłatę przyjmuje się przez filję polską w Tczewie przekazem poczt. lub wpłacając na konto P. K. O. Warszawa 170044 rocznie mkp. 1000, półrocznie 500, kwart. 250.—Poszczególne zeszyty wysyłane będą abonentom pod opaską Prenumerata zagraniczna wynosi 1 dolar rocznie, względnie ekwiwalent w innej walucie.

Cena drobnych ogłoszeń 100 mkp. za wiersz nonparelowy, większe według umowy.

Rękopisy nadsyłać należy pod adresem filji polskiej w Tczewie, ul. Hallera nr.17.

Skład dla sprzedaży w handlu księgarskim WARSZAWA KSIĄŻNICA POLSKA, Nowy Świat 59 i jej filja we LWOWIE, ulica Czarnieckiego 12. Sprzedaż w GDAŃSKU: Księgarnia Towarzystwa „RUCH“, Rynek Kaszubski 21. Na Województwo Poznańskie skład główny księgarnia IDZIKOWSKIEGO, BYDGOSZCZ, ul. Gdańska 16-17.

Wybory do sejmu a reprezentacja żeglugi.

Staranne przejrzenie list wyborczych do Sejmu i Senatu przekonało nas, że żegluga morska i rzeczna nie będą miały reprezentacji w żadnej z istniejących dwudziestu partyj. Zjawisko to tłumaczy się okolicznością, że żadna z partyj nie posiada wśród swych wybitniejszych działaczy przedstawicieli żeglugi, co jest dość naturalne ze względu na nikły u nas rozwój tego zawodu. Jednak spodziewaćby się należało, że partje ze względu na potrzebę państwową, jak również dla zabezpieczenia sobie wpływu w komisji morskiej Sejmu wprowadzą na listę partyjną przedstawicieli żeglugi. Że tak się nie stało, świadczy to, niestety, o małym zrozumieniu ważnej sprawy państwowej ze strony naszych partyj.

Nie chcemy jednak przez to powiedzieć, że sprawa żeglugi w Sejmie nie będzie traktowana przez poszczególne partje we właściwy sobie sposób. Dlatego uważamy za celowe uprzednić naszych czytelników jak poszczególne partje będą traktować poszczególne punkty przytoczonego niżej programu.

Dzielimy partje na następujące grupy: a) prawica, b) polskie centrum i klub mieszczański, c) lewica niesocjalistyczna, d) lewica socjalistyczna.

1. Prawa w Gdańsku: prócz d) wszystko — dodatnie;
2. Projekt tczewski: w sprawie a) dodatnio lub obojętnie, b) rozbieżność zdań, tu znajdujemy wielu zwolenników, ale też największych, głównych przeciwników projektu, c) przychylnie lub obojętnie, d) obojętnie.
3. Budowa małej Gdyni: przeciwników niema.
4. Subwencje marynarce: Wszystko przychylnie, lub obojętnie prócz d), gdzie sprzeciw.
5. Marynarka wojenna: wszędzie poparcie, w c) gdzieniegdzie brak zrozumienia, w d) przeszkody.
6. Szkolnictwo mar. handlowej: Wszędzie obojętność, przychylność należy wywołać.
7. Potrzeby wybrzeża: Mało zrozumienia, wszędzie dobre chęci.
8. Kanał węglowy: Zrozumienie, lecz miejscami obojętność.

Marynarzu Polski! Pamiętaj, że w myśl traktatu wersalskiego jesteś w porcie gdańskim najzupełniej u sobie w domu.

Nasz program morski 1922-1927.

Pod programem morskim w państwach morskich rozumieją li tylko program zbrojeń morskich, wyznaczony na pewien okres i zatwierdzony przez parlament. Państwa te pozatem posiadają wielką flotę pańdlową, porty, prowadzą handel morski, posiadają państwowe, prywatne i komunalne szkoły morskie, krótko mówiąc z marynarką handlową, portami i handlem morskim pod własną flagą mają do czynienia jako z faktem, odziedziczonym po poprzednich pokoleniach, jak dziedziczy się miasta, koleje, mosty, fabryki i kopalnie, jak przejmuje się w spadku już istniejące handlowe stosuki i prowadzi się je i rozwija dalej, pogłębia i ciągnie się z nich coraz nowe korzyści. Dopiero dla zapezpieczenia i dalszego rozwinięcia istniejących morsko-handlowych stosunków danego państwa, dla wzmocnienia morskiej strony jego bytu przeprowadzane są tak zwane **programy morskie.**

O ileż inaczej układają stosunki dla nas, w czwartym roku naszego odrodzonego bytu państwowego. Floty handlowej prawie nie mamy, portów morskich, po naruszeniu traktatu wersalskiego w postanowianiach konwencji paryskiej (Rad Portu!) również nie mamy, handlu morskiego własnego prawie nie posiadamy, bawełnę kupujemy w Bremie, lub nawet u siebie, pozostawiając cały transport sprzedawcy. drzewo sprzedajemy obcym w najlepszym razie w Gdańsku, w Chojnicach, w Zbąszynie; szkół komunalnych morskich i nawet rzecznych nie mamy; jedyną szkołę morską utrzymuje państwo; polityki morskiej nie prowadzimy, a z praw swoich w Gdańsku wciąż z musu, a nieraz i dobrowolnie rezygnujemy.

Przy tych warunkach — jasnem jest, że nasz program morski w nowym Sejmie nie może się ograniczyć do wniosków o powiększeniu naszej flotyli wojennej, boby bez szerszego programu, dotyczącego polityki portowej, poparcia handlu morskiego i żeglugi przybrzeżnej nie miało to wielkiego uzasadnienia.

Widzimy więc, że nie zważając na to. a nawet zawdzięczając temu, że potrzeby morskie Państwa i jego obywateli jeszcze są tak mało zaspokojone **nasz program morski powinien być wielki, — obejmujący nietylko marynarkę wojenną i handlową, ale i sprawy portowe, szkolnictwo morskie, żeglugi przybrzeżnej i rybactwa morskiego.**

Powinen on być godny odradzającego się Wolnego Narodu Naszego. Powinen on być oparty na podstawach gospodarczych, możliwy, nie przerastający nasze siły obecne, ale stanowczy, ścisły, prowadzący do celu. Celem tym jest 1) rozwiązanie zadania wyjścia na morze, 2) obrona tego wyjścia, 3) szybki rozwój handlowej marynarki i własnego handlu morskiego.

Podkreślając, iż wbrew pewnym pozorom zrozumienie spraw morskich i wogóle żeglugowych w kraju jest zastraszająco małe, zwracamy uwagę wszystkich państwowo myślących obywateli Rzeczypospolitej na konieczność skupienia się i czynnej, wytężonej i nieprzerwanej akcji pod sztandarem

Wielkiego Morskiego Programu.

Jako projekt tego programu pozwalamy sobie przedłożyć Szan. Czytelnikom następujące 8 punktów, wraz z ilustrującym obrazem obecnego stanu rzeczy.

1. Prawa nasze w Gdańsku muszą być obronione.

Polska powinna posiadać, w myśl swych najistotniejszych potrzeb i w myśl traktatu wersalskiego, nieskrępowane niczem gospodarcze wyjście na morze. Wyjście to polega na zupełnej gospodarczej swobodzie w punkcie przeładunkowym z okrętu morskiego na kolej, lub berlinkę, wzgl. odwrotnie. Takim punktem przeładunkowym (portem morskim) jest Gdańsk. Żaden inny port dalej położony od kraju niż Gdańsk (Gdynia, Puck), nie może należycie zastąpić Gdańska, bo fracht (przewóz) kolejowy jest droższy kilkadziesiąt razy niż fracht (przewóz) morski. Również żaden z tych dalej położonych punktów nie leży w ujściu naszej polskiej Wisły, która jest tańszą drogą w normalnych warunkach przewozową niż kolej. Nie możemy więc pocieszać się budową własnych portów na wybrzeżu, gdyż Gdańskowi łatwo będzie konkurować z niemi.

Traktat wersalski zagwarantował Polsce prawo korzystania z portu gdańskiego jako z własnego portu polskiego i oddał Polsce administrację i dalszą rozbudowę tego portu, przewidując zabotaż i przeszkody rozwojowi handlu polskiego przez ten port ze strony byłych urzędników pruskich, którzy pozostają na kierowniczych stanowiskach Wolnego Miasta.

Wbrew rozpowszechnionemu mniemaniu posiedliśmy z chwilą podpisania traktatu wersalskiego wielkie prawa w Gdańsku. Traktat wersalski, nieinterpretowany przez konwencję polsko-gdańska w Paryżu z d. 9 X 1922, (gdzie niejako obalonemi zostały najistotniejsze postanowienia traktatu) — powinien być dla naszych słusznych żądań **jedynie miarodajnem**, a nadbudówki powstałe w chwili naszej największej słabości politycznej i ekonomicznej muszą być cegiełka po cegiełce rozebrane z nieprzepartym dążeniem do wykonania naszego prawa. Gdańsk jest Wolnem Miastem, ale port gdański jest polskim i gdańskim portem, jest portem macierzystym dla polskich okrętów. Polski marynarz jest w Gdańsku w domu. Składy polskich firm znajdują się w polskim porcie, kupiec polski jest tu również u siebie. To jest duch i sens traktatu wersalskiego.

2) Polska powinna zbudować sobie własny port handlowy, bliższy kraju niż Gdańsk. Port ten, połączony kanałem z ujściem Neufähr miałby sytuacyjnie i politycznie zupełne podobieństwo do belgijskiej Antwerpji, leżącej nad Skalda, która poniżej miasta i portu wpływa do Holandji. Różnica jest ta, — na naszą korzyść, — że o ile Holandja jest zupełnie obcym tworem państwowym względem Belgji, to Wolne Miasto nie jest w tym stopniu obce Polsce, zaś artykuł 104 traktatu wersalskiego oddaje Polsce prawo rozbudowy dróg wodnych na terenie Wolnego Miasta. — Budowa kanału i portu w Tczewie zajęłyby najwyżej cztery lata. Sprawa jest realną, koszta budowy byłyby bynajmniej nie tak znaczne, ażeby Reczpospolita, wzgl. kapitał prywatny nie mogły niebawem rozpocząć budowę.

3) Polska powinna zbudować jak najszybciej port mniejszych rozmiarów w Gdyni, jako port użyteczności publicznej, dla potrzeb handlowej marynarki, rybactwa (ukrycie) oraz marynarki wojennej. Większy ruch w tym porcie się nie przewiduje; ważnem jest, by jednak ten port mniejszy stanął do użytku publicznego jak najprędzej. Zaniedbywnaie tego celu i mamienie publiczności Wielką Gdynią, która nie ma żadnej przyszłości, powinny być urzędowo zwalczane. Należy poddać kontroli społecznej i państwowej sposoby jakiemi spekulacja ziemią w Gdyni usiłuje wpłynąć na naszą politykę portową i pragnie doprowadzić do zaniedbania

Pamiętajmy zawsze, że konwencja polsko-gdańska z dnia 9-go X, 1920 r. spaczyła i naruszyła traktat wersalski.

praw w Gdańsku i przedstawić ze względów spekulacyjnych projekt tczewski jako fantastyczny i „szkodliwy“.

4) **Powinniśmy rozwijać i popierać własną marynarkę handlową.** Do wypracowania ustawy o subwencjach i premjach dla żeglugi morskiej należy powołać sfery jak zainteresowane, tak też niezainteresowane w sprawie. Należy unikać biurokratycznego ujęcia sprawy, gdyż daje ono najmniej pewności należytego załatwienia sprawy i otwiera największe pole dla nieuchwytnych pokątnych wpływów sfer zainteresowanych.

5) **Powinniśmy pamiętać o tem, że marynarka wojenna wymaga dla swej przyszłości troskliwej i uważnej opieki Narodu.** Sejm i Rząd czuwać będą z całą troskliwością nad tą najmłodszą i nie zawsze rozumianą przez społeczeństwo gałęzią naszej wojskowości. Ażeby marynarka nasza wojenna mogła się należycie rozwijać, niezbędne jest uzupełnienie istniejącej ćwiczebnej flotyli przez statki mające większą wartość bojową i wywiadowczą. Ćwiczenie fachowe znajdować się powinno na należytym poziomie, co jest niemożliwe bez powiększonych kredytów na amunicję i przyrządy nowoczesnej sztuki wojennej na morzu. Pływanie bez zastosowania nowoczesnej techniki morskiej może raczej przynieść szkodę, niż korzyść.

6) **Powinniśmy pamiętać o potrzebach szkolnictwa morskiego dla potrzeb marynarki handlowej.** Jedyna nasza Szkoła Morska jest w braku niezbędnych kredytów i braku ofiar społecznych na te cele upośledzona pod względem przyrządów, pomocy naukowych i zbiorów bibljotecznych fachowych.

7) **Powinniśmy dbać o potrzeby naszego wybrzeża morskiego i jego ludności.** To nie znaczy, żebyśmy mieli załatwiać biurokratycznie te potrzeby. Gospodarka samorządowa Kaszub musi być podnoszona i popierana przez czynniki rządowe na każdym kroku. Jakie gminy — takie państwo. Robiąc coś za gminę osłabiamy jej przedsiębiorczość, obarczamy urzędy, zwiększamy rozchody i osłabiamy w końcu Państwo. Mniejsze roboty brzegowe i portowe winne być poruczone gminom. Nie opiekować się, tylko swą opieką, poradą i finansowym poparciem postawić gminy kaszubskie na mocnych podstawach gospodarczych — oto zadanie rządu. Obraz niemieckiej osady Hel jest dobrym ku temu przykładem. Musimy jak najprędzej umożliwić rybakom naszym budowanie domów i osiedlanie się przy osadzie Hel, gdyż tylko tu mogą oni zastosować wobec dobrego portu ukrycia, kutry motorowe, — podstawę postawionego należycie i dającego dobre zyski połowu.

8) **Powinniśmy utrzymać w należytym stanie nasze drogi wodne wewnętrzne i powinniśmy doprowadzić do jak najprędszej realizacji kanałowe połączenie Śląsk—Toruń,** którego trasa już jest opracowana przez Min. Rob. Publicznych. Roboty, które mają się rozpocząć w r. 1923 na odcinku jeziora Gopła są zbyt skromne; sprawa ta zasługuje większej uwagi naszych kół sejmowych, gdyż łączy się ściśle ze sprawą portową, ze spojeniem Śląska z macierzą i z wciągnięciem przemysłu wielkiego na trasę Mysłowice—Łódź.

Nowiny żeglarskie.

1. Zasada zastosowania echa dźwiękowego w środowisku wodnem do celu wykrycia odległości okrętu od jakichś przeszkód znalazła szerokie pole w marynarce; wyniki są już dziś tak znaczne, że już dziś można mówić o zupełnie nowych metodach rozpoznawania przeszkód we mgle, względnie pomierzania bez liny głębokości dna.

Historja tego wynalazku jest następująca: próbowano początkowo skonstruować aparat, którego dźwięk pod wodą, odbity od góry lodowej, dałby echem posłyszanem w aparacie odbiorczym na tymże okręcie wskazówkę co do kierunku, w którym znajdowała się okryta zwykle mgłami na pewnej odległości góra. Fessenden, który jeszcze w r. 1917 przeprowadzał te doświadczenia, otrzymywał echa od gór lodowych i okrętów za pomocą specjalnie skonstruowanego oscylatora, lecz otrzymane echo nie dawało wyraźnego kierunku, z powodu niskiej zastosowanej częstotliwości drgań, aparat jednak okazał się bardzo pożytecznym i na otwartem morzu działał na wielkie odległości.

Metody akustyczne z wysoką częstotliwością dały dobre echa z wskazaniem kierunku bardzo ostrym na okręty i skały. Co do gór lodowych wyniki były mniej zadawalniające, gdyż właściwości elastyczne lodu mało różnią się od takowych wody, wskutek czego odsetek refleksji jest mały. Jednocześnie z temi usiłowaniami i nieco później i pod ich wpływem powstały próby sondowania dna z pomocą echa. Pod tym względem warto przypomnieć, że przeszło sto lat temu czyniono doświadczenia z wybuchami bomb na powierzchni oceanu z nadzieją posłyszenia echa od dna jego i określenia w ten sposób jego głębokości, która bezpośrednio wówczas nie mogła być zmierzona.

Tak nauka powraca do idei, które były słuszne, ale w braku możności ścisłego ujęcia technicznego uchodziły prawie do dziś dnia za śmieszne, a teraz stają się podstawą praktycznej żeglugi!

Zastosowanie echa od dna odbyło się dwoma sposobami. Pierwszy: to system grążu wybuchowego (sondy wybuchowej), polegający na rzuceniu kulki wybuchającej przy dotknięciu dna. Aparat odbiorczy, połączony z licznikiem czasu od chwili puszczenia kulki ze statku do chwili posłyszenia dźwięku daje głębokość. Rzucanie szeregu kulek daje zmianę głębokości. Pierwszy tego rodzaju aparat skonstruować miał Francuz, p. Marti. Okręty, płynące z szybkością 10-węzłową, sondowały tą metodą dno na głębokościach 60 do 160 metrów ze ścisłością do 1 metra. Ładunek wybuchowy był zastosowany bardzo słaby.

Inny system, wymagający subtelniejszych przyrządów, lecz zato mogący działać nawet bez przerwy i nawet kreślący automatycznie linję przebiegu dna i to z dokładnością ¼ metra, został wynaleziony przez inżynierów amerykańskich i francuskich i udoskonalony i podany jako wynalazek niemiecki przez Bema i Anschütza w Niemczech. W tym systemie dzwięk (iskry elektrycznej) wywołuje się po jednej stronie dna okrętowego, — na obie, a na drugiej stronie dna, na drugim obie umieszczony jest aparat odbiorczy. O ile iskra daje trzask bez przerwy, odbiornik również sy-

Budujmy w cichości port zapasowy w Gdyni, lecz walczmy przebojem o słuszne nasze prawa w Gdańsku i agitujmy za budową kanału do Tczewa.

Gdynia jest tylko niezbędnem szachowaniem Gdańska; kanał morski do Tczewa jest rozwiązaniem sprawy.

gnalizuje bez przerwy. Cała doskonałość przyrządu polega na przekształceniu otrzymywanych sygnałów na energję elektryczną, zaś tej — wykorzystania dla graficznego przedstawienia krzywej dna. Z minimalną wymienzoną przez kapitana głębokością rozpoczyna się automatycznie alarm świetlny lub dźwiękowy.

Jak widzimy, przed aparatem tym otwiera się ogromne pole dla zastosowania. Nie ulega kwestji, że sondy z liną będą nadal stosowane przeważnie dla wielkich głębokości, oraz dla najmniejszych, — dla dokładności rezultatu. Przy średnich głębokościach sonda echowa w drugiej lub pierwszej formie jest znakomitą i prawdopodobnie zastąpi sondę Tomsona. Absolutna zbyteczność zwalniania biegu, częstość, a nawet ciągłość wskazań, oto najważniejsze zalety sondy dźwiękowej, — czyli inaczej sondy bez liny.

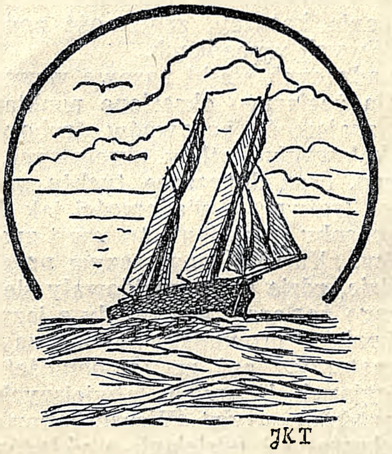
2. Gdy metoda echowa do rozpoznawania dalekich gór lodowych zawiodła wobec właściwości lodu, źle odbijającego dźwięki, próbowano udoskonalić poznawanie zbliżenia się ku górom za pomocą mierzenia temperatury wody; sposób ten, znany oddawna, ostrzegał, ale nie dawał kierunku. Nareszcie na zupełnie innej drodze otrzymano znakomite wyniki, a mianowicie wykorzystując tę właściwość mgieł, otaczających góry lodowe, że owe mgły dobrze przepuszczają promieniowanie topniejącego lodu, bogate w promienie podczerwone. Jak wiadomo te ostatnie są niewidzialne, tak samo jak i ultrafjoletowe. Lecz gdy ultrafjoletowe łatwo wykrywane są ich działaniem na płyty fotograficzne, obecność pierwszych uchwycić jest trudniej. Jednak niektóre typy bateryj termoelektrycznych są wrażliwe na te radjacje: w ten sposób praktyczne mierzenie promieni infraczerwonych sprowadza się do mierzeń termoelektrycznych. Na tych zasadach Francuz Larigaldie, wynalazca sygnalizacji sekretnej na odległość, skonstruował również przyrząd do wykrycia gór lodowych. Próbowano ten aparat w ciągu kilku miesięcy na północnej stronie mielizn Nowej Ziemi na pokładzie awizo francuskiego Ville d'Ys. Aparat składa się z lustra wklęsłego parabolicznego, mogącego się obracać swobodnie dokoła swej osi poziomej. W ognisku lustra, umieszczonego w kierunku podłużnej osi okrętu, znajduje się specjalne połączenie termoelektryczne. Gdy góra lodowa mija pole lustra w odległości nie dalej niż na odległości sześciu mil morskich (przeszło 11 kilometrów) można skonstatować zmniejszenie prądu w baterji termoelektrycznej.

Ten pierwszy krok do wykrycia gór lodowych na drodze okrętu już w znacznej odległości wróży ogromne zwiększenie się bezpieczeństwa pośpiesznych osobowych okrętów na linji europejsko-amerykańskiej.

3. W Niemczech wynaleziono nowy przyrząd do obracania sterem okrętu. Jak wiadomo, zmiana pozycji steru na większych okrętach wobec nacisku przebiegającej wody i jej silnego oporu płaszczyźnie sterowej wymaga zastosowania wielkiej siły, co powoduje konstrukcję bardzo silnych i kosztownych maszyn sterowych, mających specjalnie na celu obracanie steru. Tymczasem nowy wynalazek pozwala zmniejszyć wysiłek na obracanie steru w kilkanaście razy.

Zasady nowego przyrządu są bardzo proste: do tylnej, wolnej krawędzi steru jest przyczepiony na zawiasie jeszcze inny mały sterek, płaszczyzna którego może być stawiana pod kątem do płaszczyzny wielkiego steru. Postawienie steru dodatkowego pod kątem do płaszczyzny wielkiego wywołuje nacisk przepływającej wody na tarczę małego steru i przez to powoduje odrzucenie całkowitego steru wielkiego wraz z małym — w przeciwległym kierunku. W ten sposób zaoszczędza się ogromnie wysiłek obrotowy, gdyż punkt działania siły leży w wodzie i ma wielkie ramię, a przedewszystkiem użytkuje się w tym wypadku siłę przepływającej wody, która odrzuca wielki ster, uderzając o odchylony mały. W ten sposób porównaćby się dało odchylony i jakby przełamany ster z małym przyczepionym sterem do wyginanego ogonu rybiego. Naturalnem jest, że przyrząd może działać tylko przy biegu okrętu, zaś podczas jego nieruchomego stanu obraca się ster zwykłym sposobem, kiedy jednak opory obracania są znacznie mniejsze. Aparat znalazł już zastosowanie na licznych statkach niemieckich i holenderskich.

JKT.



W sprawie potrzeby kursów rzecznych.

W tej sprawie otrzymaliśmy od radcy budownictwa wodnego p. Bronikowskiego natsępujące cenne uwagi:

Sprawę utworzenia kursów żeglugi rzecznej i kursów dla maszynistów uważam za wskazaną, tembardziej, że należy mieć nadzieję, iż ruch na żeglownych i spławnych wodach polskich będzie żywszy aniżeli dotychczas. Kursa należałoby urządzić w zimie jako w czasie, gdzie żegluga jest słaba, o ile wogóle nie wstrzymaną. Miejscowość Bydgoszcz uważam między innemi za odpowiednią dla urządzenia kursów, jako posiadającą dokształcającą szkołę przemysłową,

Kanał morski do Tczewa kosztowałby mniej niż jeden pancernik nowoczesny.

Kto spekuluje na ziemi w Gdyni -- nie ma głosu w polskiej sprawie portowej.

która już urządzała wzorowe kursa dla palaczy i maszynistów, ma odpowiedni lokal, środki naukowe i fachowych nauczycieli. Za niemieckich zaś czasów urządzano tu stałe takie kursa po czem odbywały się egzamina i wydawano świadectwa. Co do nauczycieli i przedmiotów dotyczących żeglugi, to podpisany, jako długoletni kierownik takich kursów w Niemczech pozwoli sobie zwrócić uwagę, że i u nas nie byłoby nadzwyczajnych trudności, gdyby się oparto na wzorach niemieckich, które były, jak praktyka wykazała, zupełnie wystarczająco wypracowane. Przepisy te opiewały: Ubiegający się o patenty żeglarskie dla Łaby (Elbschifferpatente) musieli wykazać:

1. Znajomość języka ojczystego w słowie i piśmie,
2. Umiejętność operowania czterema zasadniczemi działaniami rachunkowemi.
3. Znajomość niemieckich i austrjackich wag i miar,
4. Ogólne wiadomości z biegu rzeki Łaby i jej żeglownych dopływów, kanałów i granic kraju.
5. Znajomość nurtu rzeki Łaby, znaków ostrzegawczych, znajomość wodostanów, składowni, portów i przystani,
6. Znajomość przepisów rzeczno-policyjnych, przepisów kasy dla chorych i ubezpieczenia na starość dotyczących żeglarzy
7. Znajomość rozmaitych rodzajów statków i ich osprzętu, umiejętność obchodzenia się z żaglami, zarzucania kotwicy. znajomość pomocy w nieszczęśliwych wypadkach.

Dla prowadzących statki parowe wszystkie wiadomości jak dla żeglarzy określone punktami od 1—7, prócz tego znajomość parowców śrubowych, łańcuchowych i kołowych. kotłów okrętowych, ich uzbrojenia i obsługi, oraz dotyczące tychże przepisy. Dla spławiających tratwy — wiadomości jak dla żeglarzy, prócz tego sposoby spławiania tratew i znajomość promów i sterów. Kursa o powyższym programie urzadzane wszędzie. gdzie tylko znajdowały się miejsca postoju zimowego żeglarzy, a wykłady z języka niemieckiego i rachunków prowadzili zwykle nauczyciele ludowi, lub pastorzy, zaś ze znajomości przepisów rzeczno-policyjnych i innych łatwiejszych przedmiotów niżsi urzędnicy wodni (Wasserbauwart). Ogólny nadzór nad kursami i udzielanie wykładów ze ścisłej wiedzy technicznej obejmowali kierownicy najbliższej inspekcji dróg wodnych względnie inżynierowie tam zatrudnieni. Komisja egzaminacyjna składała się z przedstawiciela inspekcji dróg wodnych i dwóch przedstawicieli związków żeglarzy ewt. z nauczycieli wykładających język niemiecki, rachunki, geografje itd.

Na kursa przyjmowano w zasadzie tylko takich kandydatów, którzy mieli przynajmniej udowodnioną 2-letnią praktykę w żeglarstwie. Kursa dla maszynistów odbywały się tylko w szkołach fachowych. lecz i tu część wykładów obejmował doświadczony maszynista okrętowy pod ogólnym kierunkiem fachowych inżynierów. Część funduszów dawało państwo. zaś gmina, w której odbywały się kursa dawała lokal szkolny, opał i oświetlenie. dalsze koszta pokrywano z opłat. wnoszonych przez żeglarzy.

Kończę wyrażeniem przeświadczenia. że o ile znajda się na ten cel funkcjonarjusze. kursa dadzą się urządzić w tych miejscowościach. gdzie żeglarze i personel okrętowy zimuje.

Bydgoszcz, 6 października 1922.

Bronikowski.

Morski Komitet Międzynarodowy.

9-go października rb. w Lincolne Hall w Londynie odbyła się konferencja „International Maritime Committee.

Obecną siedzibą „Comite Martime International" jest Antwerpja 30, rue des Escerimeurs.

Instytucja ta jest zrzeszeniem naukowem, która ma na celu dążenie do zunifikowania, ujednostajnienia prawodawstwa morskiego całego świata przez zwoływanie konferencji i publikowanie prac naukowych.

Komitet zachęca do tworzenia w poszczególnych krajach towarzystw naukowych, mających na widoku cel powyższy oraz utrzymuje pomiędzy niemi łączność i jednolitość akcji.

Obecnie w instytucji tej bierze udział 17 państw, z których każde ma odpowiednie stowarzyszenie w kraju, pracując nad rozwojem i unifikacją prawodawstwa morskiego.

Uchwały Komitetu, nie będąc obowiązującemi posiadają jednak doniosłe znaczenie, gdyż służą za podstawę do rokowań międzynarodowych w zakresie kodyfikacji prawa morskiego.

Konferencja londyńska za główny przedmiot swych obrad będzie miała kwestję zniesienia żeglugi rządowej, która tak bardzo dokuczyła po wojnie armatorom całego świata, pozatem — Międzynarodowy Kodeks Frachtowy oraz klauzulę konosamentu o negowaniu. (negligance chause).

Polska do chwili obecnej nie posiada prawodawstwa morskiego; kilka zaledwie ustaw po części przejętych z prawa niemieckiego — w żadnej mierze nie regulują potrzeb nawet tak szczupłej marynarki handlowej jak polska.

Brak prawodawstwa tamuje możność jej powstania, ponieważ tak skomplikowany i delikatny organ, jakim jest marynarka nie może ani egzystować, ani pracować nie mając podstaw prawnych, normujących jego życie, jak w kraju tak i zagranicą.

Wobec tego utworzenie sekcji morskiej przy Towarzystwie Prawniczem jest nietylko pożądane, lecz konieczne, jeżeli kraj nie chce pozbawić się korzyści handlu morskiego. będącego jedną z ważnych podstaw bogactwa sąsiadów naszych Niemiec i dla rozwoju, którego posiadamy wszelkie dane.

Trzeba podać w wątpliwość korzyść z udziału Polski w najbliższem posiedzeniu Komitetu — koszta bowiem delegacji trzeba rachować na grube miljony — jedną kwestją dla nas ciekawą jest Międzynarodowy Kodeks Frachtowy, ponieważ żeglugi państwowej morskiej nie posiadamy a dla rozważania tego lub innego brzmienia klauzuli konosamentu nie mamy ani podstaw praktycznych ani przygotowania teoretycznego.

Jest niewątpliwie wskazanem w najkrótszym czasie uformowanie bądź przy Towarzystwie Prawniczem, bądź przy Lidze Żeglugi Polskiego Stowarzyszenia Prawodawstwa Morskiego (Polish Association of Maritime Law), któreby podjęło się w najszybszym tempie gromadzenia naukowych materjałów i przystosowania takowych do charakteru narodowego i potrzeb kraju chociażby w zakresie już ustalonych bezsprzecznych zasad międzynarodowych prawodawstwa morskiego oraz nawiązanie stosunków z „Comitee International Maritime".

J. de B.

Pamiętajmy o potrzebach naszych rybaków morskich. To nasi bretończycy. Ich dusze należą do Boga, Polski i Morza

Kronika światowa marynarki i budowy okrętów

Polska.

Wyróżnienie książki pośmiertnej komandora Fl. Hłaski.

„Morzami ku Polsce“ — książka pośmiertna komandora-lekarza marynarki polskiej, Florjana Hłaski, odznaczona listami Naczelnika Państwa, marszałka sejmu, prymasa kardynała Dalbora, króla włoskiego — Wiktora Emanuela III, została również wyróżniona pismem francuskiego ministra marynarki w następujących wyrazach:

„Zarządziłem, aby to niezmiernie interesujące dzieło zostało umieszczone w bibljotece wydziału historycznego sztabu generalnego marynarki francuskiej, gdzie będzie ono dla naszych oficerów pamiątką po jednym z najświetniejszych oficerów marynarki polskiej i przyczyni się jeszcze bardziej do utrwalenia potężnych więzów przyjaźni, łączącej nasze dwie marynarki.“

O prawidłowe smarowanie.

Ruch maszynowy w znacznej mierze zależy od odpowiedniego smarowania. Nagrzewanie się łożysk zależy prawie zawsze od złego smarowania. Nieodpowiednie smarowanie rozmaitych części maszyny może wywołać obniżenie wydajności jej i nawet konieczność poważnych napraw.

Im większa ilość obrotów, tem lepszym musi być smar. Dobre masło cylindrowe daje się łatwo rozpylać, dobrze się rozpływa i po smarowaniu tworzy mocną błonę, która wszystkie pokryte nią części chroni od działania pary wodnej.

Jeżeli masło takie w niewielkiej ilości trafi do kotła, to będzie to bez szkody. Jednak gdybyśmy zużyli to samo smarowidło do chłodnic, powstałyby zaburzenia w działaniu chłodnic. O ile ma się pod ręką kilka gatunków smaru, zastosować każdy do niektórych tylko części maszyny, według właściwości smaru, a nie posługiwać się jednym do wszystkiego, lub wszystkiemi gatunkami do wszystkiego.

Automatyczne smarowanie zawsze musi być postawione ponad odręcznem, gdyż jest regularne.

Niemcy.

Holowanie oceaniczne.

Z powodu zatonięcia „Hammonji“ w pobliżu wysp Azorskich dowiedzieliśmy się o ciekawem, pomyślnem oceanicznem holowaniu jednej lichtugi morskiej (Seeleichter) przez hamburski parowiec „Therese Horn“ z Antwerpji do Buenos Aires. Mianowicie prawie jednocześnie z wiadomością o zatonięciu „Hammonji“ ukazała się wiadomość o zatonięciu parowca „Therese Horn“. Pomyłka wyjaśniła się dopiero, gdy „Therese Horn“ szczęśliwie przybył do swego portu przeznaczenia. Okazało się, że pewien hiszpański parowiec, którego „Therese Horn“ nawoływał telegrafem bez drutu do pomocy na miejsce zatonięcia „Hammonji“, mylnie rozpowszechniał dalej wiadomość o zatonięciu statku „Therese Horn“. Szczęśliwa podróż „Theresy Horn“ dowodzi jeszcze raz całkowitą możliwość holowania oceanicznego. O holowaniu morskiem patrz Nr.Nr. 1 i 6 „Żeglarza Polskiego“.

Z projektu „Hansa-Kanal“.

Niemcy już od dwu lat bardzo intensywnie propagują u siebie budowę kanału, którego nazwa „Hansa-Kanal“ tłumaczy się z tego, że ma on połączyć kanałowo zagłębie Ruhry z hanzeatyckiemi miastami Bremą i Hamburgiem, a dzięki połączeniu kanałowemu oddawna istniejącemu: Elbe—Trave, — i z Lubeką.

Kanał ten jest jeszcze w stadjum projektu. To też 26-go września odbyło się posiedzenie wydziału centralnego związku kanałowego hanzeatyckiego, na którem wszechstronnie omawiano pytanie, czy kanał nie dałoby się zastąpić koleją w tym samym kierunku, z zastosowaniem wielkich wagonów amerykańskiego typu. Wyjaśnionem zostało, że kolej do odpowiedniej wielkości ruchu masowych towarów (węgla) wypadnie technicznie, finansowo i gospodarczo drożej niż projektowany kanał.

Warto zwrócić uwagę, z jaką uporczywością Niemcy przeprowadzają ideę kanałowego połączenia swego zagłębia z Bremą i Hamburgiem. Prócz potrzeb portowych wyraźnie chodzi im o to, co oni szczególniej podkreślają, by wyciągnąć swą bogatą industrję z okolic nadreńskich ku wschodowi i północy, — za czem kryje się motyw strategiczny — uniezależnić się od możliwej okupacji od zachodu.

A my czy dobrze pamiętamy o potrzebie kanału węglowego Śląsk-Łódź-Gdańsk?

Pojemność handlowej marynarki niemieckiej obecnie wynosi: 1 780 000 tonn. Marynarka ta daje zarobek 15 800 marynarzom, z nich kapitanów i oficerów 2367, mechaników 1087 i majtków 12 348 — przed wojną liczba niemieckich marynarzy, formujących załogi statków niemieckich, była pięć razy większą.

Jugosławja.

Rząd jugosłowiański zawarł umowę z armatorem Mihanović'em w Buenos Aires celem ukonstytuowania „Towarzystwa żeglugi zaoceanicznej“ (Transoceanica Plovidke) z kapitałem zakładowym 30 mil dynarów. Towarzystwo ma rozpocząć regularną żeglugę osobowo-towarową z Jugosławji do Brazylji, Urugwaju i Argentyny.

Jednocześnie rząd zamierza rozpocząć budowę własnego portu w Martiniscica, w odległości zaledwie kilku kilometrów od Fiume. (Rivista Marittima).

Danja.

Port Esbjerg na żelaznym brzegu Jutlandji obecnie bardzo ruchliwy.

Port Esbjerg, jedyny urządzony port na zachodnim brzegu Danji, który dotychczas służył przeważnie tylko jako port ukrycia, usilnie reklamuje się w pismach niemieckich i usiłuje odciągnąć część ruchu osobowego i pilnych towarów z linji Dover—Hamburg Szwecja na siebie.

Odległość Dover-Esbjerg jest istotnie o 20 mil krótsza niż odległość Dover—Hamburg. W ruchu już jest między Esbjerg i Calais nowa linja pośpieszna do przewozu nabiałów i świeżej ryby z Danji i Szwecji do Francji. Oprócz tego istnieją już regularne połączenia z Harwich, Grimsby, Newcastle, Hamburgiem. Głębokość portu przy średnio wysokiej wodzie 23 stopy ang. (7 metrów).

Szwecja.

Latarnia pływająca w szwedzkich wodach zniszczona przez minę.

Załoga latarni pływającej Storbrotten, pomiędzy Szwecją a wyspami Alandzkiemi, wyłowiła pływającą minę i uwiązała ją za rufą. W nieobecności kapitana latarni i dwu marynarzy, gdy na statku znajdowało się 6-ciu ludzi, zerwała się burza i szarpiąca lina zaczęła przyciągać minę do statku. Jeden z marynarzy wsiadł w czółno i usiłował odciągnąć minę od rufy latarni pływającej. Jednak, wcześniej niż to mu się udało, minę rzuciło pod rufę. Latarnia wyleciała w powietrze wraz z całą załogą. Marynarz w łódce ocalał i szczęśliwie przypłynął czółnem do odległej o 12 mil morskich od miejsca nieszczęścia stacji pilotów Eckerö.

Anglja.

The Cunard Line

otrzymała koncesję od rządu sowietów na transport emigrantów i prócz już egzystującego głównego biura w Moskwie zakłada biura sprzedaży biletów w Charkowie, Piotrogrodzie i Odesie.

The White Star Line

również otrzymała koncesję od sowjetów na przewóz emigrantów i założyła biuro w Moskwie.

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej.

Przez czynniki rządowe Stanów Zjednoczonych

został opracowany projekt subwencjonowania statków w postaci: „Ship subsidy bill“, który został zaaprobowany przez większość stanowych izb handlowych i innych instytucyj społecznych i wkrótce ma być wniesiony do senatu.

Czcionkami drukarni Towarzystwa Wydawniczego Pomorskiego, Tow. Akc., Gdańsk, Brotbänkengasse 14.